

第14回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 鹿児島県地方協議会」

トラック運送事業に係る各種施策について

令和5年10月18日(水)

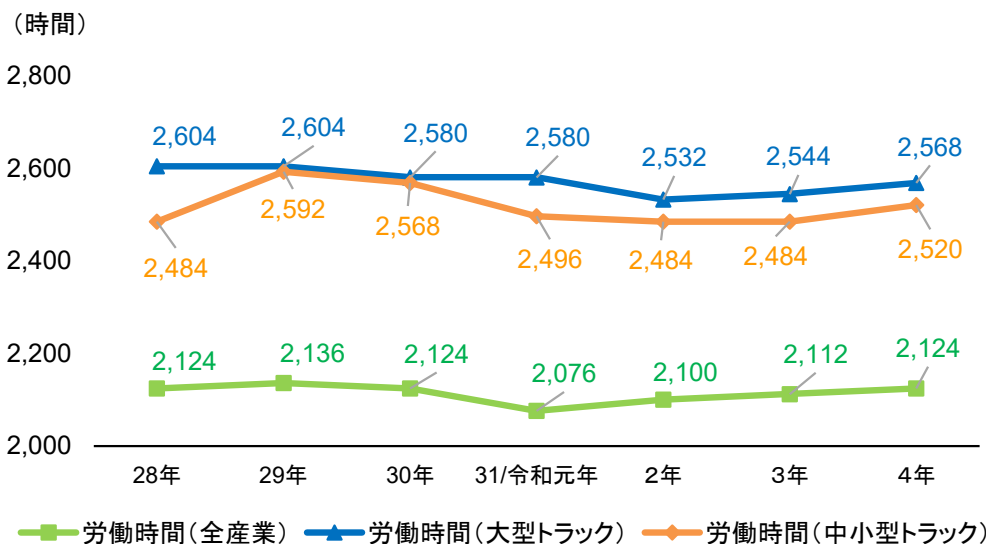
九州運輸局 自動車交通部 貨物課



トラック運送事業の働き方をめぐる現状

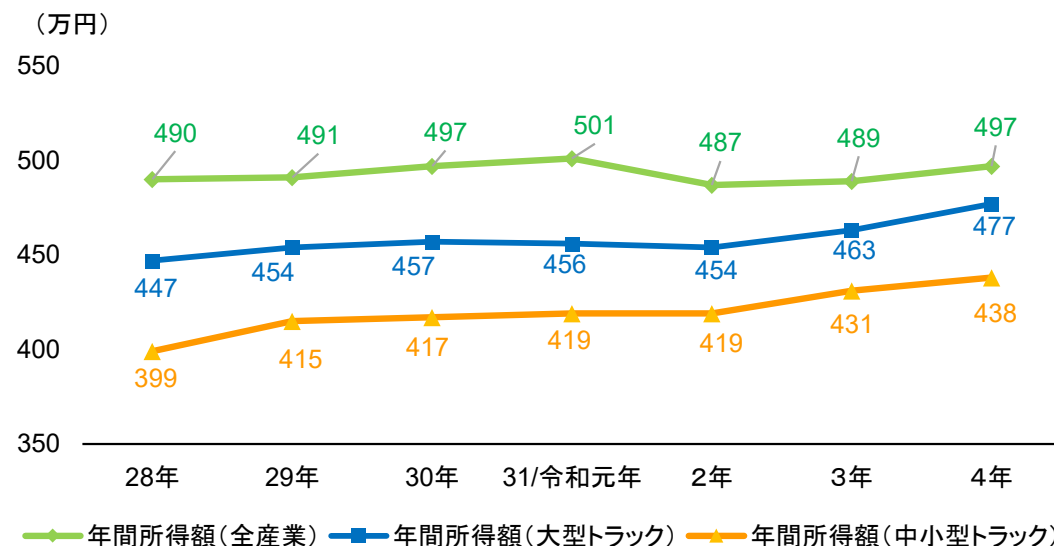
①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



②年間賃金

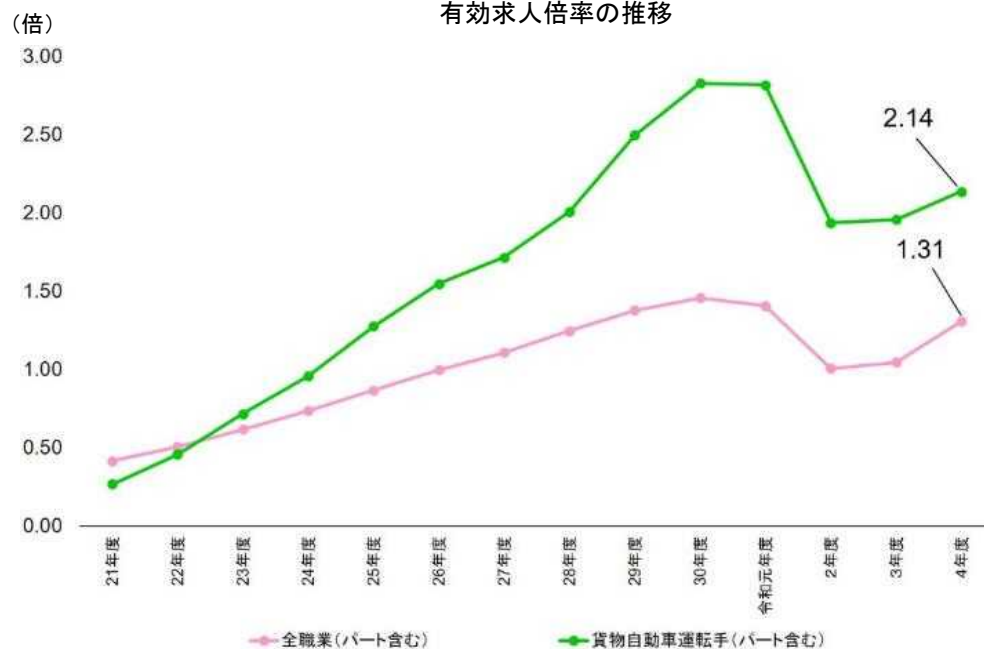
全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足

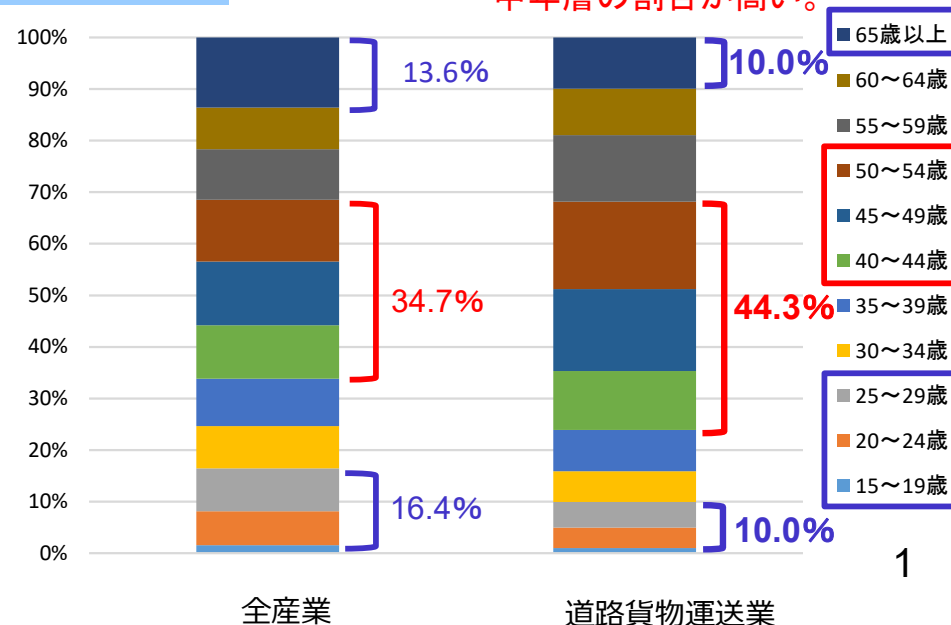
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



④年齢構成

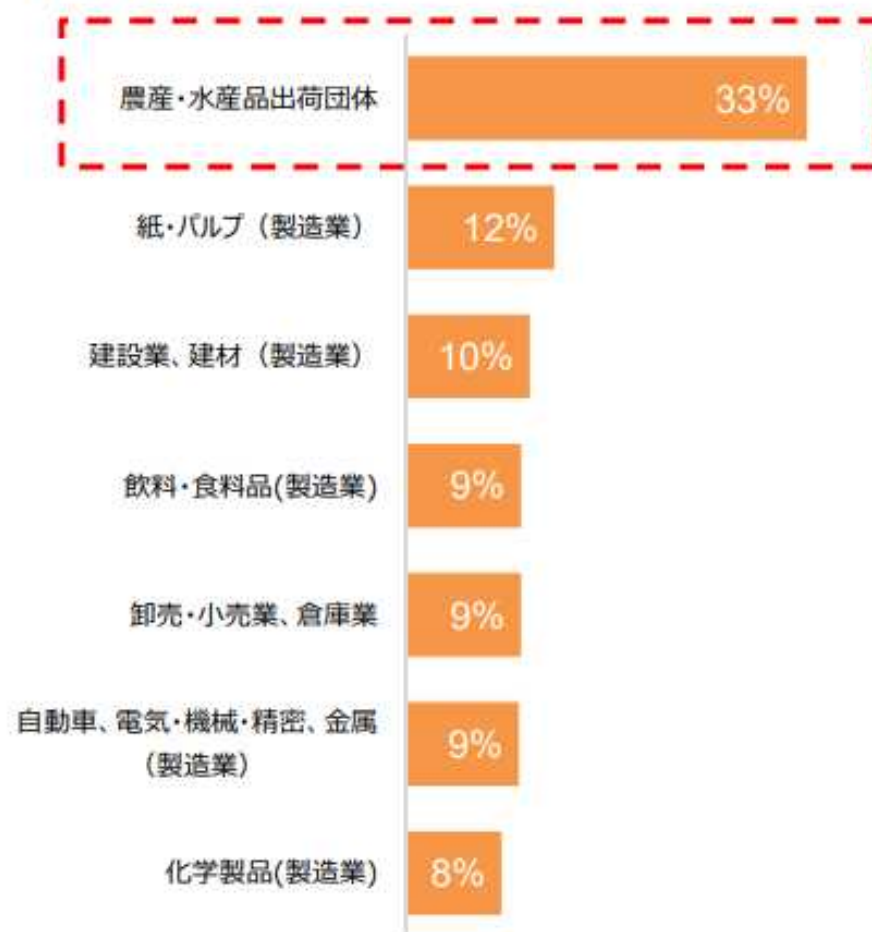
全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やD X・G X等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。**



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

■総理の中小トラック事業者との車座対話（令和5年9月28日）

- 物流の停滞が懸念される2024年問題などへの対応や持続可能な物流に向け緊急的に取り組むべき対策を具体化するよう指示



「物流革新緊急パッケージ」を決定（令和5年10月6日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入^(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策）	→	（施策）	達成率	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	削減率	→	削減率	達成率3	： 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→	50%	×達成率2	： 6.3ポイント
・ モーダルシフト	割合				： 0.5ポイント
・ 再配達削減	3.5億トン	→	3.6億トン		： 3.0ポイント
	12%	→	6%		
					合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

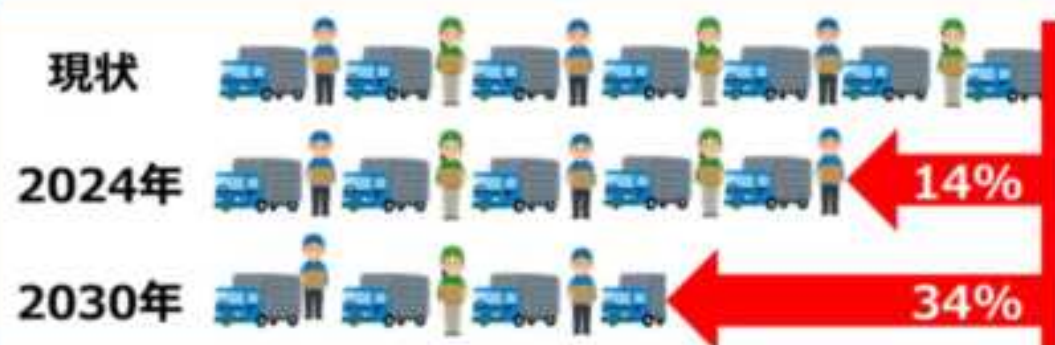
- ・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

物流革新緊急パッケージのポイント

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「緊急パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】



港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



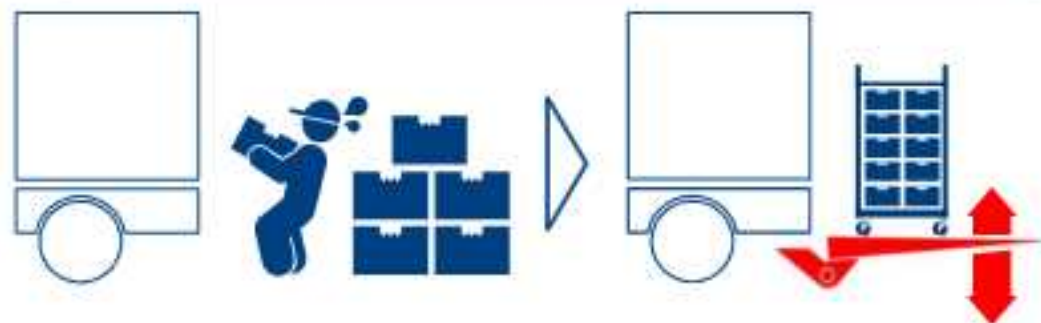
コンテナ大型化の推進



1. 物流の効率化（2）

○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化



大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化



モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等



- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷（ミルクラン方式） 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや
資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】⇒【「当分の間」に延長】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】⇒【「当分の間」に延長】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

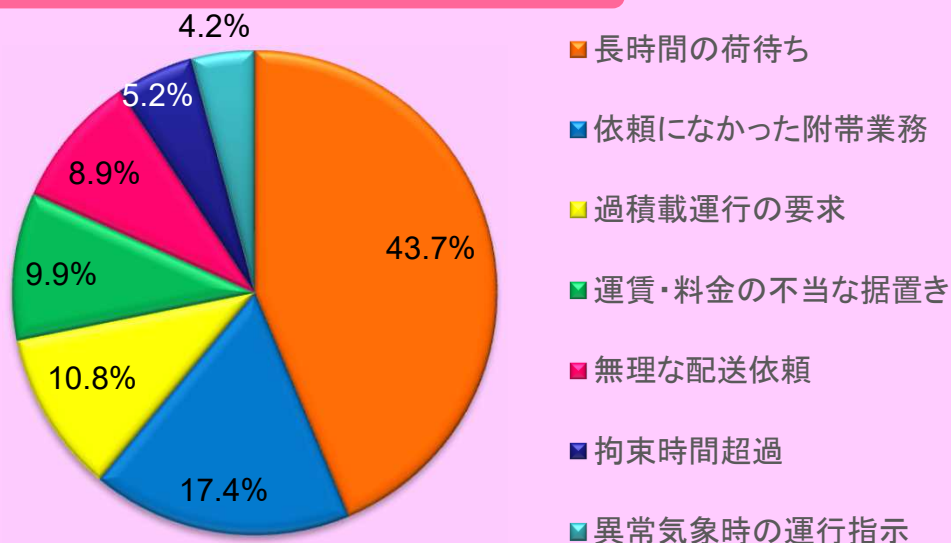
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	5
働きかけ	142

※令和5年8月31日現在
(令和元年7月からの累計)

働きかけの実施事例①

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
- 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされる。2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

○違反原因行為：過積載運行の要求

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるところまで荷物を積みされる。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 協力会社と調整を図り、一部4 t車両から大型車両へ変更
 - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
 - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開

働きかけの実施事例②

○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

(食品製造卸会社・真荷主、運送事業者・元請)～関東、近畿、四国、北陸信越運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされるところもある。
- 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認⇒以下の対策を真荷主・元請側が実施
 - 真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承

○違反原因行為：適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

(農産品取扱企業・真荷主) ～九州運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を真荷主側が実施。
 - 燃料サーチャージについては、全額支払うことで運送事業者と契約締結
 - 運賃については、これまで「トラッシュの比率分」を差し引いた積荷料金の支払いであったところ、トラッシュを含むすべての輸送重量に対して積荷料金を支払うことで合意。

○違反原因行為：長時間の荷待ち

（製造業・発荷主） ～中部運輸局管内

○ 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

○ 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」など）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。

引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

○違反原因行為：過積載運行の指示

（運送業（元請）） （相談者からの申告内容） ～関東運輸局管内

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。（この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり）

～ 令和4年10月、「働きかけ」を実施

～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

（追加申告内容） ～近畿運輸局管内

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要してくる。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。

～ 令和4年11月、「要請」を実施

○申告内容の事実確認とともに、当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化について着手

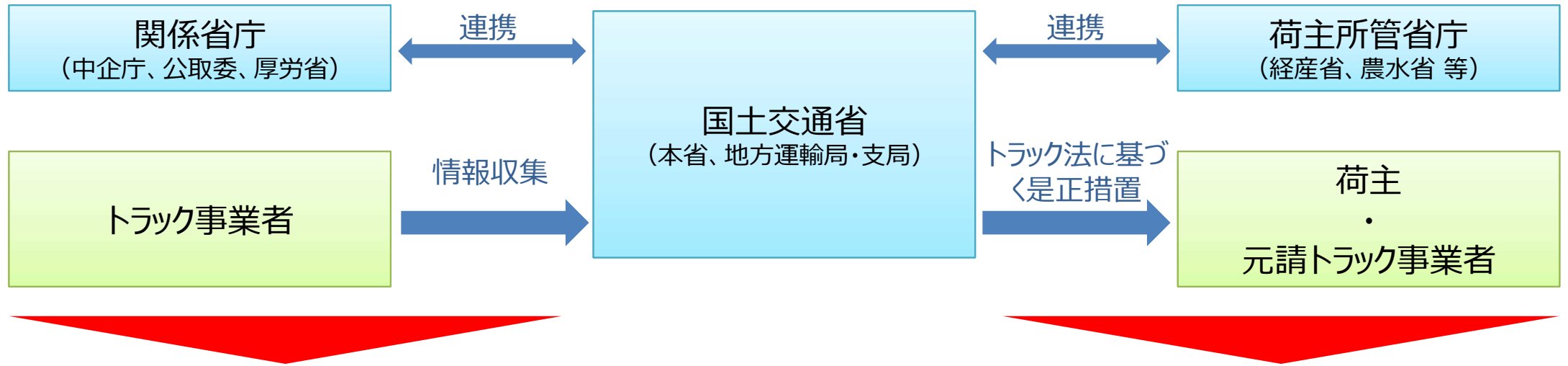


トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実にものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）
（九州運輸局に4名、管内運輸支局に各2名、合計18名の増員）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

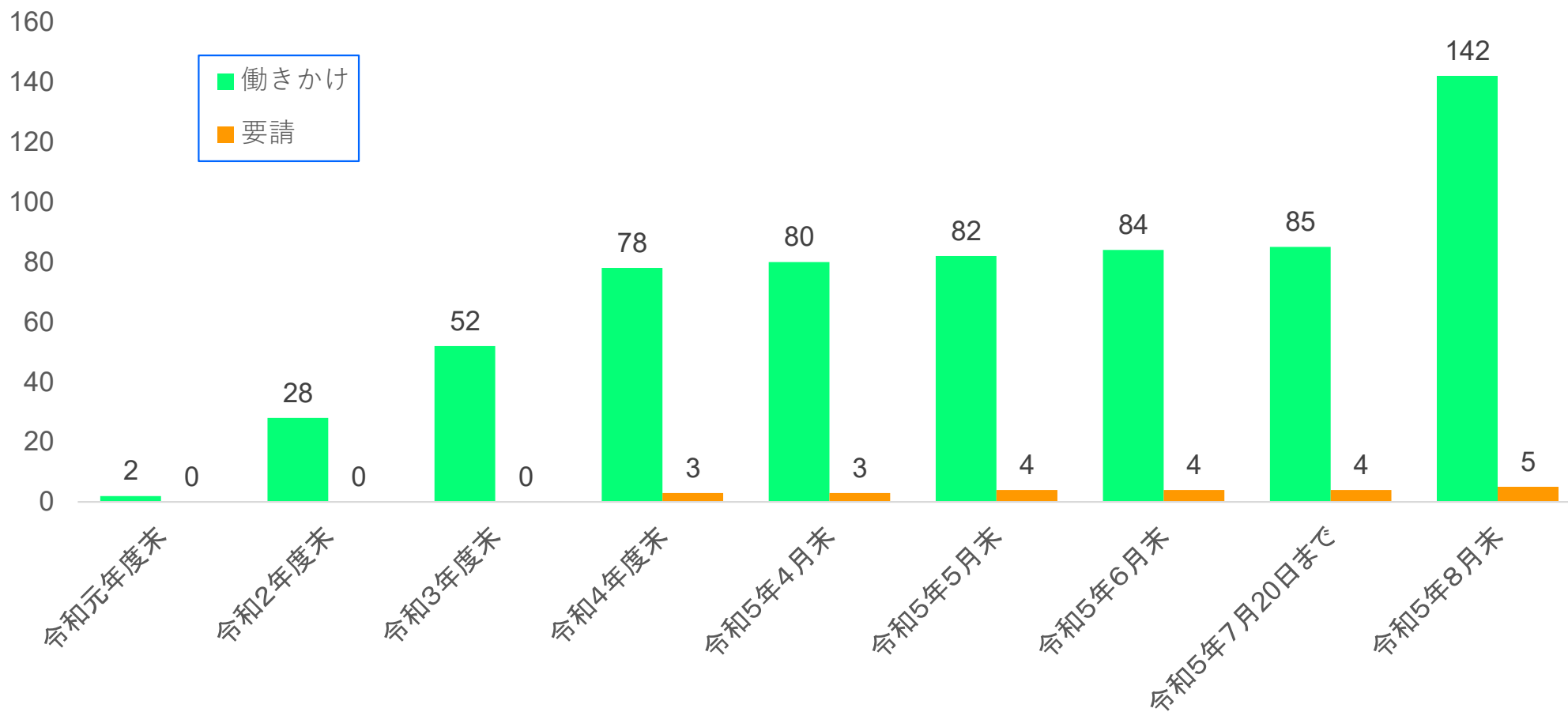
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「荷主対策の深度化」の推移

(単位：
件)

働きかけ・要請の件数（累積）



トラックGメン始動！

九州運輸局トラックGメンによる活動状況（R5.7～）

トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

- ・ ナスバの運行管理者講習会場で荷主情報の提供を呼びかけ（チラシ・アンケート用紙を配布・回収）



【活動実績】

- ・ 8/23 「筑後地区」講習会場 89名
- ・ 9/7 「福岡地区」講習会場 135名
- ・ 9/14,15 「筑豊地区」講習会場 87名、86名
- ・ 9/27 「北九州地区」講習会場 90名
- ・ 10/4,5 「筑後地区」講習会場 90名、69名

- ・ 九州管内の荷主企業・元請トラック事業者に対し公文書郵送による「働きかけを実施」※6者

- ・ 国土交通省の目安箱への情報を基にした「働きかけ」
- ・ 「恒常的な長時間の荷待ち」4件、「契約にない附帯業務」2件

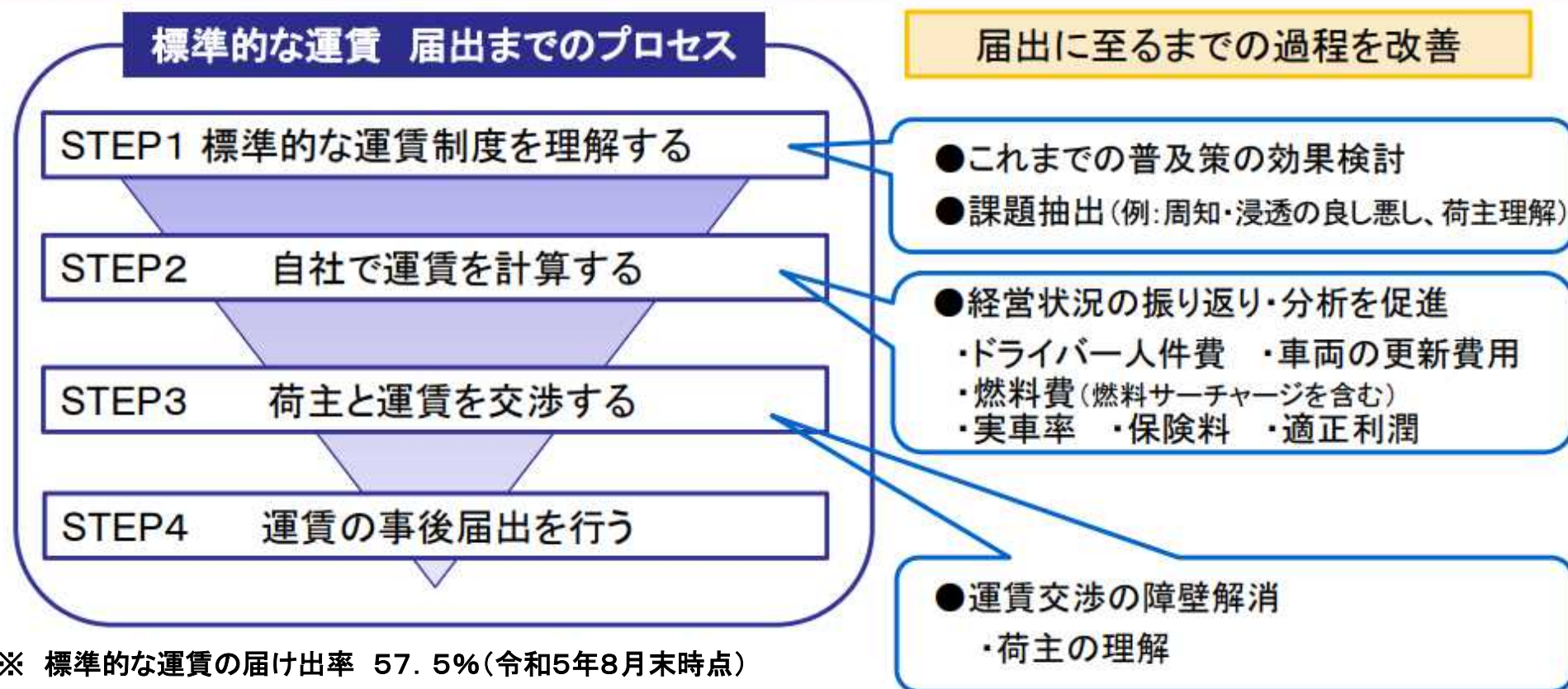
- ・ SA・PAでトラックドライバーへ荷主情報の提供を呼びかけ（チラシ配賦・アンケート調査を実施）



- ・ 10/3 基山PAでトラックドライバー 約100名に情報提供を呼びかけ
- ・ 当日夕方のテレビニュースでも取り上げられた

標準的な運賃

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤(自己資本金の10%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- **荷主との運賃交渉をさらに促進し、燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備**することを目的に、従来、解釈通達として位置づけられていた「**燃料サーチャージの算出方法等**」を告示(令和5年3月1日)して広く周知。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要。**



※ 標準的な運賃の届け出率 57.5%(令和5年8月末時点)

標準的な運賃について（令和5年8月末時点 届出件数）

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	800	52.8%	新潟	707	564	79.8%	徳島	380	333	87.6%
函館	268	230	85.8%	長野	636	275	43.2%	香川	594	511	86.0%
室蘭	370	239	64.6%	富山	603	392	65.0%	愛媛	735	661	89.9%
旭川	410	287	70.0%	石川	741	442	59.6%	高知	422	385	91.2%
帯広	326	118	36.2%	小計(北陸信越)	2687	1673	62.3%	小計(四国)	2131	1890	88.7%
釧路	276	194	70.3%	福井	477	332	69.6%	福岡	2229	1438	64.5%
北見	189	106	56.1%	岐阜	856	459	53.6%	佐賀	436	351	80.5%
小計(北海道)	3355	1974	58.8%	静岡	1546	1018	65.8%	長崎	428	368	86.0%
青森	796	463	58.2%	愛知	2893	1714	59.2%	熊本	688	610	88.7%
岩手	582	393	67.5%	三重	968	751	77.6%	大分	523	361	69.0%
宮城	1187	672	56.6%	小計(中部)	6740	4274	63.4%	宮崎	402	328	81.6%
秋田	340	255	75.0%	滋賀	503	370	73.6%	鹿児島	1006	726	72.2%
山形	364	211	58.0%	京都	974	796	81.7%	小計(九州)	5712	4182	73.2%
福島	988	671	67.9%	大阪	4402	2926	66.5%	陸運事務所	825	313	37.9%
小計(東北)	4257	2665	62.6%	兵庫	2210	617	27.9%	合計	56990	32760	57.5%
茨城	2258	1020	45.2%	奈良	597	388	65.0%				
栃木	1085	556	51.2%	和歌山	558	383	68.6%				
群馬	1148	382	33.3%	小計(近畿)	9244	5480	59.3%				
埼玉	3340	1027	30.7%	鳥取	302	262	86.8%				
千葉	2196	671	30.6%	島根	375	334	89.1%				
東京	5012	1629	32.5%	岡山	1148	897	78.1%				
神奈川	2535	1509	59.5%	広島	1509	1231	81.6%				
山梨	504	243	48.2%	山口	627	548	87.4%				
小計(関東)	18078	7037	38.9%	小計(中国)	3961	3272	82.6%				

※告示されてからの累計件数

概要

- トラック運送業については、令和5年6月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁**できるよう、**令和5年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る**こととされたところ。
- このため、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を立ち上げ、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しに係る論点整理と方向性について、議論を行う。

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授 <座長>
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・小熊 弘明 国土交通省 自動車局貨物課長
- ・平澤 崇裕 国土交通省 総合政策局物流政策課長
- ・中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
- ・藏谷 恵大 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長

オブザーバー

【業界】

- ・（公社）全日本トラック協会

【労組】

- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【荷主】

- ・（一社）日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国農業協同組合連合会

スケジュール

- 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒ 提言を踏まえ、「標準運送約款」及び「標準的な運賃」を改正

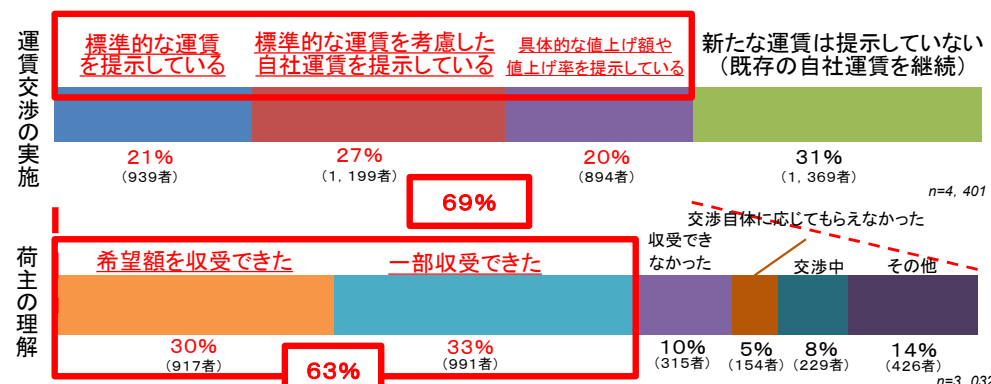
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

1. 具体的な施策（1）商慣行の見直し

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁**できるよう、**今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る**。

【参考2】標準的な運賃に係る実態調査結果の概要（令和4年度）



九州管内における 価格転嫁の円滑化に関する協定

<価格転嫁の円滑化に関する協定の締結>

中小企業・小規模事業者の賃上げを実現し、成長と分配の好循環を生み出すためには、労務費、原材料費、エネルギーコスト等の上昇分を適切に価格転嫁する機運を醸成し、サプライチェーン全体での共存共栄、付加価値の向上を図り、中小企業・小規模事業者の稼ぐ力を高めることが必要。

令和5年2月17日の大分県を皮切りに九州各県において、県・関係する国地方機関・団体と「価格転嫁の円滑化に関する協定」を締結し、価格転嫁の状況に関する情報収集と発信、価格転嫁の円滑化に関する支援情報等の周知、パートナーシップ構築宣言の促進に協力して取り組むことを確認。

【大分県】 協定期間: 令和5年2月17日 ~ 令和6年3月31日

参加機関・団体: 大分県、九州経済産業局、九州運輸局、大分労働局、大分県経営者協会、大分県商工会議所連合会、大分県商工会連合会、大分県中小企業団体中央会、大分経済同友会、大分県中小企業家同友会、(公社)大分県トラック協会、日本労働組合総連合会大分県連合会、(一社)大分県銀行協会

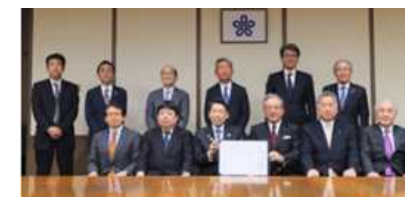
大分県HP「価格転嫁の円滑化推進」 <https://www.pref.oita.jp/soshiki/14000/kakakutenka-enkatsukasuishin.html>



【福岡県】 協定期間: 令和5年2月27日 ~ 令和6年3月31日

参加機関・団体: 福岡県、九州経済産業局、九州運輸局、福岡労働局、福岡県商工会議所連合会、福岡県商工会連合会、福岡県中小企業団体中央会、福岡県経営者協会、福岡経済同友会、(一社)福岡県中小企業経営者協会連合会、(一社)福岡県中小企業家同友会、(公社)福岡県トラック協会、日本労働組合総連合会福岡県連合会

福岡県HP「円滑な価格転嫁や取引適正化、賃上げに向けた環境整備を進めています」 <https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/kakakutenka.html>



【長崎県】 協定期間: 令和5年6月8日 ~ 令和6年3月31日

参加機関・団体: 長崎県、九州経済産業局、九州運輸局、長崎労働局、長崎県経営者協会、長崎県商工会議所連合会、長崎県商工会連合会、長崎県中小企業団体中央会、長崎経済同友会、長崎県中小企業家同友会、長崎県工業連合会、(公社)長崎県トラック協会、日本労働組合総連合会長崎県連合会

長崎県HP「価格転嫁の円滑化推進について」

<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/shigoto-sangyo/chushokigyoshien-kinyu/kakakutenka/>



【宮崎県】 協定期間: 令和5年8月28日 ~ 令和6年3月31日

参加機関・団体: 宮崎県、九州経済産業局、九州運輸局、宮崎労働局、(一社)宮崎県商工会議所連合会、宮崎県商工会連合会、宮崎県中小企業団体中央会、宮崎県経営者協会、宮崎経済同友会、(一社)宮崎県中小企業家同友会、(一社)宮崎工業連合会、(一社)宮崎県トラック協会、(一社)宮崎県銀行協会、宮崎県信用金庫協会、日本労働組合総連合会宮崎県連合会

宮崎県HP「価格転嫁の円滑化推進について」

<https://www.pref.miyazaki.lg.jp/shokoseisaku/shigoto/chushokigyo/20230831093916.html>



荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン (加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、(2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、(3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

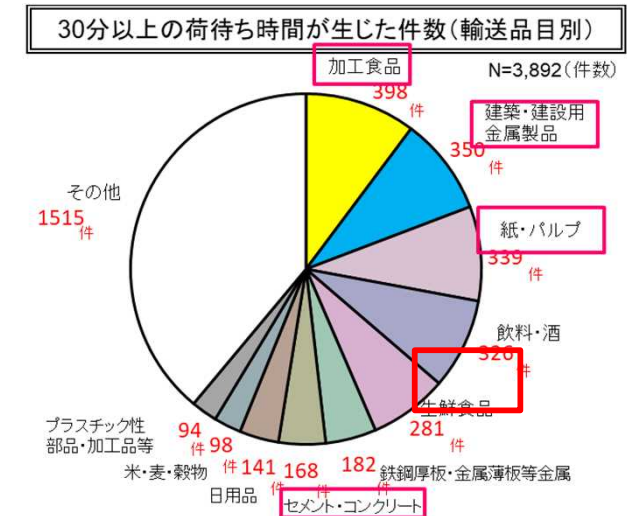
- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性

3. ガイドラインの今後の展開

- 荷主団体や運送事業者向けの説明会等の場を活用してガイドラインの周知等を実施。
- 今後も「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に荷主・運送事業者双方に対する施策の浸透を図る。



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



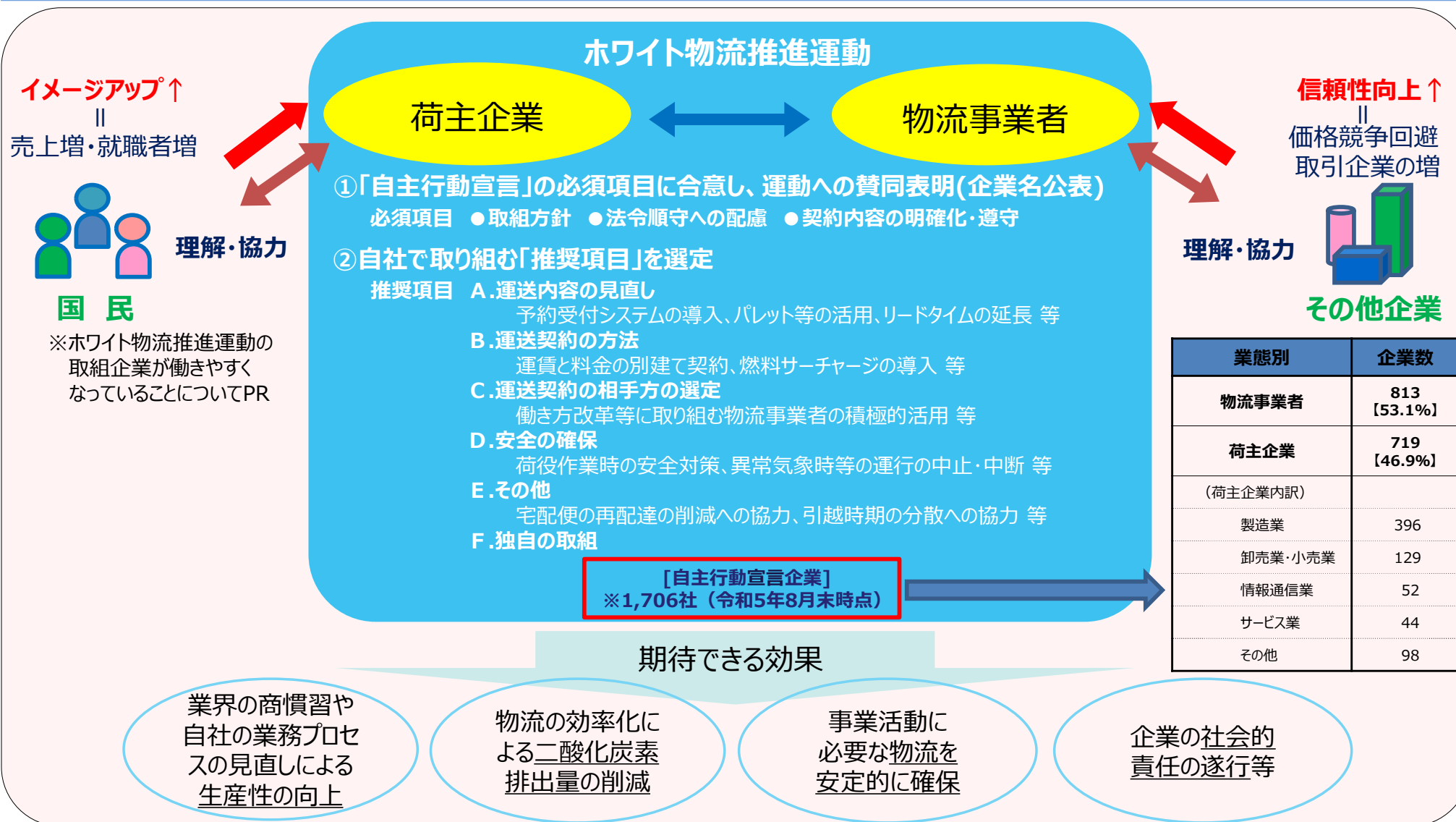
紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。平成30年度から実施。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現



自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

資料4

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。

認証マーク



1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。
※ 審査料: 55,000円*+3,300円×営業所数(本社除く)
(*:インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
- ※ 料金は全て税込。
- ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、制度HP(<https://www.untenshashokuba.jp/>)をご参照ください。

3. 認証事業者数

令和5年9月12日現在

トラック事業者	2,398社(一つ星1,549社、二つ星 849社)
バス(貸切・乗合)事業者	293社(一つ星 165社、二つ星 128社)
タクシー事業者	867社(一つ星 551社、二つ星 316社)
合 計	3,558社(一つ星2,265社、二つ星1,293社)

4. スケジュール

- 「一つ星」新規・継続／「二つ星」新規
受付期間: 令和5年7月18日～**10月10日(※延長中)**
認証事業者の公表: 令和6年2月以降順次
- 「三つ星」新規
受付期間: 令和5年9月19日～10月16日
認証事業者の公表: 令和6年3月以降順次

5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**」に認証事業者の**特集ページの掲載**、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

「～届ける・想いをつなぐ～WHAT is HaKoBu」

- ・ 主に若年層を対象に、気軽に楽しみながらトラック業界の魅力を知ってもらうことを目的として、**未来に向かって走るシゴト(トラック業界)の魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」**を令和5年6月に開設
- ・ 本サイトは、**街中にある身近な「HaKoBu」仕事の工夫や裏側を知る「HaKoBu」の舞台裏や、「HaKoBu」仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人、各企業から次世代に向けてトラック業界の魅力をアピールするあなたへの未来メッセージボックスなどのコンテンツで構成。**また、同サイト内では、**物流をテーマにした高校向けキャリア教育プログラムを無償提供**
- ・ **特に就業前の若者に、知っているようで知らない社会における「HaKoBu」の役割を発見し、トラック業界の魅力を感じてもらうことで、トラックドライバー等を将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらうための情報サイト**

※本サイト内では、生活に欠かすことができない「物流」を「HaKoBu」と表現

コンテンツ紹介

「WHAT is HaKoBu」サイトURL: <https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/>

HaKoBuの舞台裏

- **街中にある身近な「モノ」(例: コンビニ弁当、ATMのお金など)が、どのように運ばれているのか、その舞台裏を知るマップ。**マップ上のアイコンを選択すると、詳しい情報がポップアップ。「HaKoBu」仕事の工夫や努力について紹介

※キャリア教育
プログラムと併用



HaKoBuの達人

- **宅配便ドライバー、運行管理者など「HaKoBu」仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人。**気になる達人を選べると、詳しいエピソードが出現。「なるほど! 知らなかった! すごい!」となる達人の技術、働き方、仕事への想いについて紹介

※キャリア教育
プログラムと併用



あなたへの未来メッセージボックス

- **各企業から次世代に向けて「未来・社会をつくる」企業姿勢でトラック業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載。**気になるメッセージボックスを選べると、各企業の採用情報等のウェブページに移動
- 全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページとも連携

HaKoBuから考える「わたしの未来」

- **高校のキャリア教育で活用可能な物流をテーマにしたキャリア教育プログラムを無償提供。**「HaKoBu」のサイトコンテンツと併用することで、すぐに授業実施が可能

※キャリア教育とは! 一人一人の社会的・職業的自立に向け、必要な基盤となる能力や態度を育てることを通して、キャリア発達を促す教育のこと

<映像教材>



<教師用指導案・
生徒用ワークシート>

